



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

12.0545.01

WSU / P120545
Basel, 9. Mai 2012

Regierungsratsbeschluss
vom 8. Mai 2012

Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2011

1. Vorbemerkung

Gemäss Ziffer 5 der Richtlinien über Massnahmen betreffend den Fluglärm aus dem Betrieb des Flughafens Basel-Mulhouse (SGS 956.520), erlassen mit Grossratsbeschluss betreffend Verlängerung der Hauptpiste des Flughafens Basel-Mulhouse vom 22. April 1976 und in der Volksabstimmung vom 5./7. November 1976 gutgeheissen, berichtet der Regierungsrat dem Grossen Rat jedes Jahr über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung. Der Regierungsrat stützt sich dabei auf den Bericht der zu seiner Beratung eingesetzten Fluglärmkommission (FLK).

Der Bericht der FLK für 2011 ist dem Bericht des Regierungsrats als Beilage angefügt. Der Aufbau des Berichts wurde gegenüber den Vorjahren überdacht und neu gestaltet. Insbesondere soll besser erkennbar sein, wie die Kommission ihren Auftrag erfüllt (Controlling bestehender Lärmschutzmassnahmen; Prüfung neuer Massnahmen). Zudem sollen die Entwicklungen über einen längeren Zeitraum dargestellt werden. Im Gegensatz zu den Vorjahren enthält der Bericht der FLK dieses Mal keinen Geschäftsbericht der Ombudsstelle für Fluglärmklagen, da im Berichtsjahr keine Ombudsfälle auftraten.

Da die FLK seit 1. Juli 2001 als gemeinsames Gremium der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft zur Beratung beider Regierungen konstituiert ist¹, wird der Bericht der FLK gleichzeitig dem Grossen Rat und dem Landrat zur Kenntnis gebracht.

2. Anmerkungen des Regierungsrats zum Bericht der FLK für das Jahr 2011

Das Fluggastaufkommen am EAP hat im 2011 mit über 5 Millionen einen historischen Höchststand erreicht. Im Gegensatz dazu ging das Frachtgeschäft zurück und verzeichnete mit 104'000 Tonnen einen Rückgang von 4% im Vergleich zum Vorjahr. Die Anzahl der

1) Vereinbarung zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft über die Fluglärmkommission und die Ombudsstelle für Fluglärmklagen vom 29./22. Mai 2001; SG 956.550

Flugbewegungen erreichte mit rund 87'500 den höchsten Stand seit 2003, liegt aber immer noch deutlich unter dem Rekordwert von 127'000 Bewegungen aus dem Jahr 2000.

Die FLK stellt insgesamt fest, dass sämtliche am EuroAirport eingeführten Lärmschutzmassnahmen eingehalten wurden. Festgelegte Schwellenwerte wurden teils deutlich unterschritten.

Besonders bemerkenswert ist, dass die Lärmimmissionen trotz deutlichem Bewegungszuwachs praktisch unverändert blieben. Herauszustreichen ist die deutliche Lärmreduktion in der sensiblen Randstunde von 22.00 bis 23.00 Uhr. Ursache dafür ist eine Halbierung der Bewegungen in südlicher Richtung. In der gesamten Nachtzeit (zwischen 22.00 und 06.00 Uhr) finden 93% der Bewegungen im Norden statt, welche die Schweizer Gebiete daher überhaupt nicht betreffen.

Sehr erfreulich ist, dass zwei Drittel weniger Ausnahmegewilligungen als im Vorjahr benutzt wurden. Der hohe Wert im Vorjahr war auf aussergewöhnliche Wetterlagen und relativ instabile Flugpläne zurück zu führen.

Die FLK hat sich auch im vergangenen Jahr eingehend mit dem Thema Südlandungen auseinander gesetzt (Instrumentenlandesystem auf Piste 33, ILS 33). Sie hat bereits mehrfach zu diesem Thema Stellung bezogen und die Regierungen über ihre Haltung informiert. Im Berichtsjahr lag die Quote der Landungen via ILS 33 mit 4,8% auf einem erfreulich tiefen Wert - dem tiefsten seit Einführung dieses Anflugverfahrens Ende 2007. Berücksichtigt man die Sichtanflüge von Süden während der Pistensanierung im Mai und Juni des vergangenen Jahres, die nicht über das ILS 33 erfolgten, resultiert eine Südlandequote von 6,2% - auch diese ist klar niedriger als in den Jahren zuvor. Die deutliche Abnahme um mehr als ein Drittel gegenüber dem Vorjahr ist dabei auf die Windsituation zurück zu führen. Die FLK hält fest, dass ihr auch im Jahr 2011 keine Anhaltspunkte bekannt sind, die auf eine Verletzung des ILS 33-Abkommens hinweisen.

Der Regierungsrat begrüsst, dass das ILS 33-Abkommen abermals eingehalten wurde. Ein anderes Ergebnis wäre nicht akzeptabel gewesen. Der Regierungsrat ist zudem erfreut darüber, dass die Südlande-Quote gegenüber dem Vorjahr klar tiefer ist; wichtig ist insbesondere aber auch, dass der Flugverkehr weiterhin sicher abgewickelt wurde. Zudem zeigt sich im Vergleich der Jahre immer deutlicher wie dominant die Wetter- und Windverhältnisse als Ursache für Südanflüge sind. Die ILS 33-Benutzung ist deswegen volatil und unter den gegebenen Sicherheitsregeln wenig beeinflussbar. Unabhängig davon wird der Regierungsrat aber auch künftig die Benutzung des ILS 33 aufmerksam beobachten. Er besteht weiterhin auf einer lückenlosen und strikten Einhaltung der Benutzungsbedingungen und wird rasch reagieren, wenn nach ihrer Beurteilung der Betrieb des ILS 33 nicht vereinbarungskonform erfolgt.

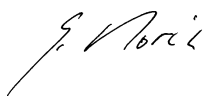
Insgesamt kann sich der Regierungsrat der Beurteilung der FLK vollauf anschliessen: Dass die festgelegten Schwellenwerte eingehalten und teils deutlich unterschritten wurden und der Fluglärm trotz einer deutlichen Zunahme der Flugbewegungen konstant blieb und teils gar

abnahm, ist "ein Zeichen für die Stabilität des gesamten Verkehrssystems sowie für das Engagement der Flughafenbehörden, den Verkehr möglichst umweltverträglich abzuwickeln."

Die FLK setzte sich schliesslich auch vertieft damit auseinander, ob zusätzliche Direktstarts eine sinnvolle neue Lärmschutzmassnahme sein könnten. Der Regierungsrat sieht diese Massnahme aus verschiedenen Gründen sehr kritisch, insbesondere aber weil sie eine Lärmverteilung zulasten dicht besiedelter Gebiete bringen würde. Es ist aber richtig, dass die FLK derartige Massnahmenvorschläge prüft und bewertet. Mit aller Deutlichkeit muss aber festgehalten werden, dass der Handlungsspielraum auf Basis der bestehenden Infrastruktur, im Rahmen des international gültigen Sicherheitskorsetts, unter Berücksichtigung der Anforderungen an eine zweckmässige und sichere Luftraumbewirtschaftung und dem bereits sehr hohen Lärmoptimierungsgrad als gering bezeichnet werden muss, weswegen vermehrte Direktstarts für den Regierungsrat keine Option sind.

Wir bitten Sie den vorgelegten Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2011 zur Kenntnis zu nehmen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage:

- Bericht der Fluglärmkommission für das Jahr 2011

(Hinweis: Der Umwelt-Bericht des EuroAirport als Basis des Berichts der FLK kann auf der Webseite des EuroAirport eingesehen werden: www.euroairport.com. Auf Anfrage stellt der EuroAirport den Bericht per Post zu; Bestellung via Email-Adresse enviro@euroairport.com).



Fluglärmkommission der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft

► Der Präsident

Peter Bachmann
E-Mail bachmann.selim@bluewin.ch

Bericht der Fluglärmkommission über das Jahr 2011

1. Das Wichtigste in Kürze

Der Fluglärm blieb 2011 im Vergleich zum Vorjahr trotz erheblicher Zunahme der Bewegungen im Wesentlichen gleich. In der sensiblen ersten Nachtstunde (22 bis 23 Uhr) hat er gar abgenommen. Die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte werden in der Schweiz deutlich unterschritten. Sämtliche Lärmschutzbestimmungen des EuroAirport (EAP) wurden eingehalten. Die Südlandequote ist infolge weniger Nordwindlagen deutlich tiefer als im Vorjahr. Der EAP hat die Einführung neuer Lärmschutzmassnahmen in die Wege geleitet.

2. Auftrag

Die Fluglärmkommission der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft (FLK) ist per 1. Juli 2001 als beratende Kommission der beiden Regierungen Basel-Stadt und Basel-Landschaft für die Behandlung von Fluglärmfragen im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen eingesetzt worden. Sie hat als generellen Auftrag, die Regierungen in folgenden Zielen zu beraten und zu unterstützen:

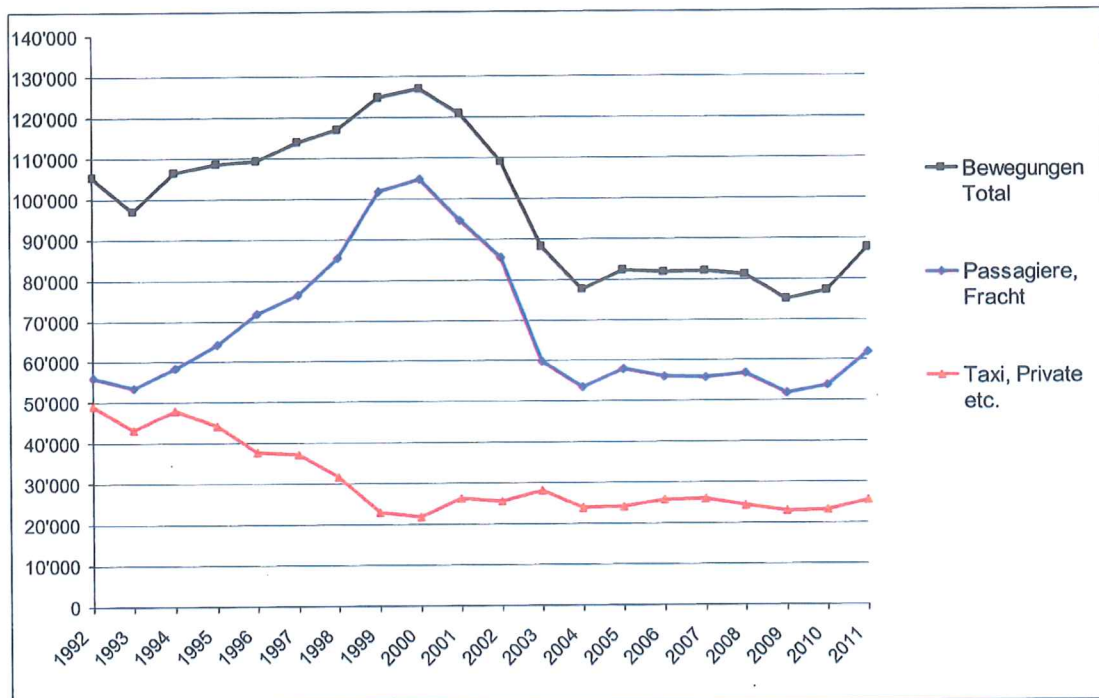
- Verhinderung der Zunahme der Lärmbelastung;
- Reduktion der Lärmbelastungen auf ein Mass, welches die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stört;
- Ausschöpfung der Massnahmen zur weiteren Reduktion der Lärmbelastung, die technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar sind.

Die FLK hat den Regierungen der beiden Kantone jährlich über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung zu berichten.

3. Grundlagen

3.1 Flugbewegungen

Seit 1992 haben sich die Flugbewegungen (Starts und Landungen) wie folgt entwickelt:



Flugbewegungen 1992 - 2011

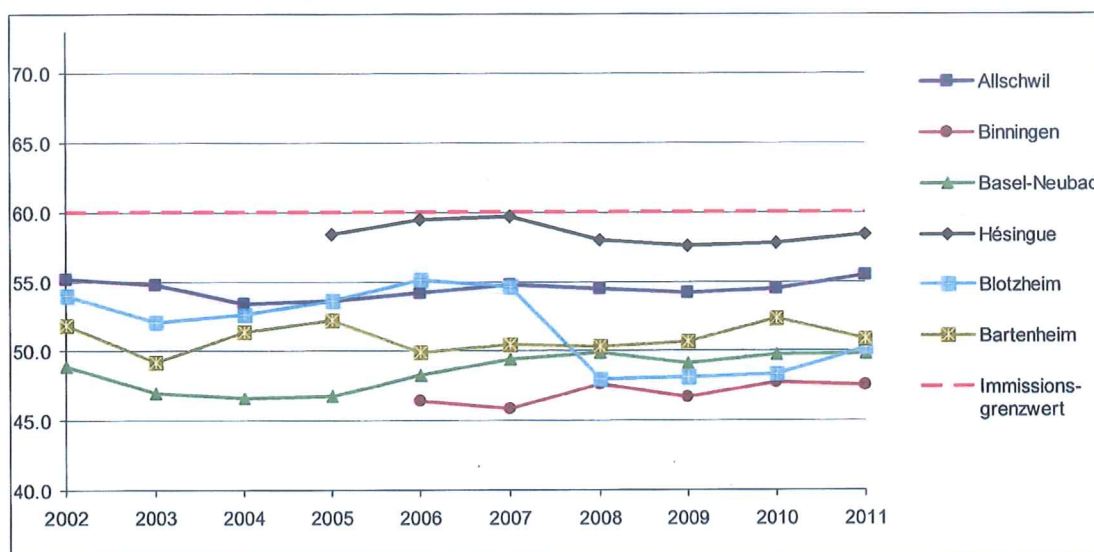
Im 2011 belief sich die Zahl der Starts und Landungen auf 87'568, sie stieg gegenüber dem Vorjahr (77'152) um 14% an.

Die Zunahme der Bewegungen ist v.a. auf 4 zusätzlich am EAP stationierte Flugzeuge zurückzuführen. Eine Rolle hat auch der starke Schweizer Franken gespielt, der eine grössere Nachfrage bei Schweizer Kunden generiert hat. Der Zuwachs an Bewegungen ist aber zu relativieren, da in den beiden Vorjahren Tiefstwerte verzeichnet wurden. So fanden 2011 deutlich weniger Bewegungen statt als während der Crossair-Phase des EAP (bis 2001).

Die Südlandungen fanden während der Pistensanierung im Mai/Juni 2011 wie bis 2007 mit dem Sichtanflugverfahren statt und nicht mit dem Instrumentenlandesystem auf Piste 33 (ILS 33). Die Flugzeuge flogen dann eine andere Route, weniger gebündelt und tiefer. Der Lärm dieser Flüge war stärker und grösstenteils nicht in den ILS 33-Gebieten. Dank der aktiven Kommunikation des EAP war die Bevölkerung über diese vorübergehende Routenänderung gut informiert.

3.2 Lärmbelastung

Seit 2001 hat sich die gemessene Lärmbelastung¹ wie folgt entwickelt:

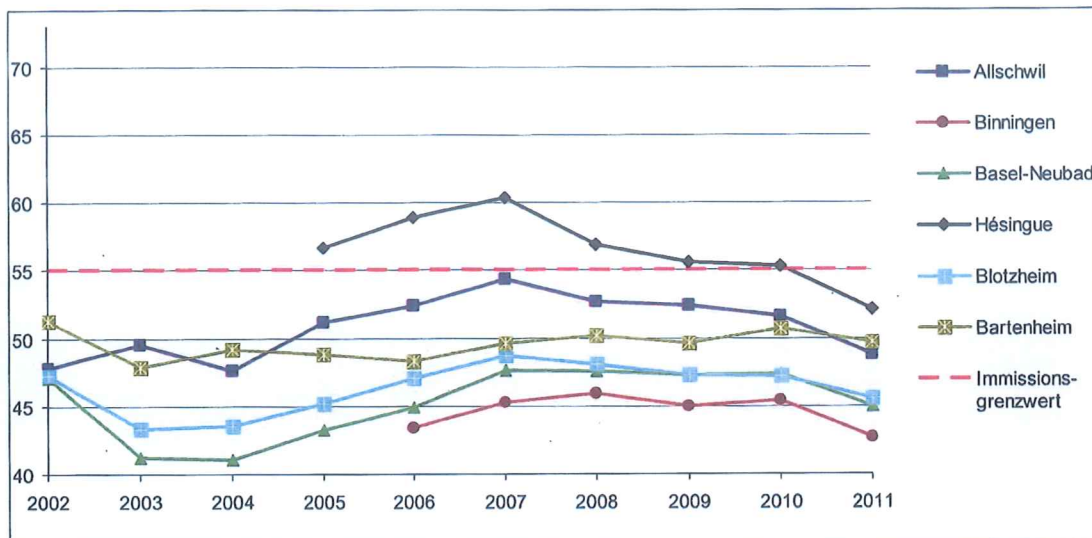


Fluglärm am Tag (6 bis 22 Uhr) 2002 bis 2011

Die Schweizer Lärmschutz-Verordnung (LSV) schreibt vor, dass Fluglärmimmissionen grundsätzlich durch Berechnungen (und nicht etwa durch Messungen) zu ermitteln sind. Der in der Tabelle eingezeichnete Immissionsgrenzwert der LSV für die Empfindlichkeitsstufe 2, wie sie in Wohnzonen zur Anwendung gelangt, ist deshalb lediglich als Orientierungsgrösse anzusehen.

Der Fluglärm am Tag blieb in den letzten 10 Jahren im Wesentlichen unverändert. Ursache für die Abnahme 2007/2008 in Blotzheim ist der Standortwechsel der Lärmmessstation. Der Immissionsgrenzwert wird nach wie vor nirgends übertroffen. Gegenüber dem Vorjahr ist in Héisingue, Allschwil und Blotzheim eine leichte Zunahme feststellbar. An den anderen Stationen wurden konstante oder leicht tiefere Werte gemessen.

¹ Die hier abgebildete Lärmbelastung stützt sich auf die Lärmmessungen des EAP. Die Ergebnisse sind mit den Lärmmessungen von Gemeinden und Anrainerorganisationen vergleichbar.



Fluglärm "erste Nachtstunde" (22 bis 23 Uhr) 2002 bis 2011

In der ersten Nachtstunde haben die Lärmimmissionen überall und teils erheblich abgenommen. Erstmals sind alle Werte unter dem Immissionsgrenzwert.

Auch in der zweiten Nachtstunde, zwischen 23 und 24 Uhr, sind die Immissionen seitdem diese Daten verfügbar sind (2008) relativ konstant. Die Werte nördlich des EAP sind deutlich höher. In Bartenheim ist der Immissionsgrenzwert überschritten.

In der letzten Nachtstunde, zwischen 5 und 6 Uhr, sind nur Landungen zulässig. Die Immissionswerte sind auf tiefem Niveau konstant.

Gemeinden und Anrainerorganisationen forderten, dass auch die Spitzenlärmmwerte von Einzelereignissen in die Beurteilung der Lärmimmissionen einfließen. Spitzenlärmmwerte finden in der Schweizerischen Lärmschutz-Verordnung zwar keine Anwendung, doch haben sie für die Bevölkerung eine hohe Bedeutung, insbesondere in der Nacht, wenn sie den Schlaf stören. Besonderes Augenmerk legt die FLK daher auf die lautesten Überflüge (über 90 dB[A]) und die Spitzenwerte (von über 70 dB[A]) in der Nacht (22 bis 06 Uhr):

- Am Tag wurden im Berichtsjahr 53² sehr laute Überflüge über 90 dB(A) registriert, davon in Hésingue 24, Allschwil 15, Basel-Neubad 7, Blotzheim 5, Bartenheim 2 und in Binningen keiner.
- Während der Nacht (22 bis 6 Uhr) wurden 1'754² Überflüge mit über 70 dB(A) registriert. Rund die Hälfte, nämlich 833, wurden in Bartenheim gemessen; es folgen Hésingue 293, Allschwil 214, Blotzheim 178, Basel-Neubad 131 und Binningen 105.

² Diese Zahl gibt die Anzahl der Spitzenlärmmwerte an allen 6 Stationen wieder. Je nach Flugroute kann ein Überflug an mehreren Messstationen registriert werden.

Zwischen den Spitzenlärnwerten und der gemessenen Lärmbelastung sind keine wesentlichen Unterschiede erkennbar. In den flughafennahen Gemeinden ist der Fluglärm insgesamt stärker, in der Nacht verlagert sich die Belastung deutlich nach Norden.

4. Prüfung der bestehenden Lärmschutzmassnahmen

Die FLK prüft die Einhaltung der Lärmschutzmassnahmen.

4.1 Verteilung der Bewegungen (Pistenregime)

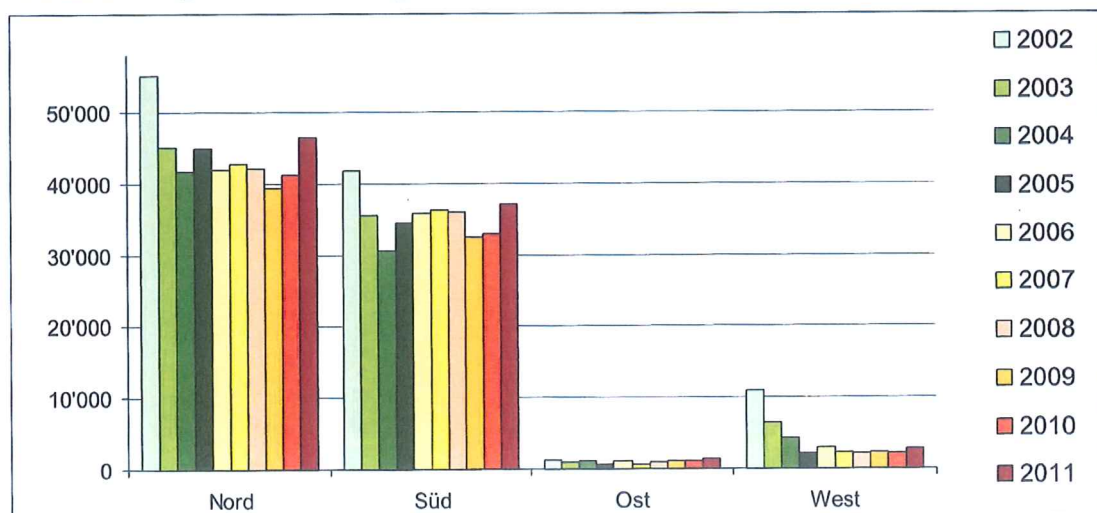
Aus Sicherheitsgründen (insbesondere der Windsituation) und zum Lärmschutz ist ein Pistenregime festgelegt worden, bei dem Landungen grundsätzlich von Norden und Starts nach Süden statt finden. Die geradlinigen Landeanflüge führen über den wenig besiedelten Norden (Hardwald). Die grössere Routenflexibilität bei Abflügen (Abdrehen ist schon kurz nach dem Start möglich) erlaubt, dicht besiedelte Gebiete im Süden zu umfliegen.

Bei Nordwindlagen muss das Pistenregime gedreht werden.

In den Randzeiten wird der ganze Verkehr soweit möglich im Norden abgewickelt.

Soweit die Startbahn der wesentlich kürzeren Ost-West-Piste ausreicht, können Weststarts ausgeführt werden.

Auf der Basis dieses lärmoptimierten Pistenregimes entstand in den vergangenen 10 Jahren folgende Verteilung auf die Sektoren:



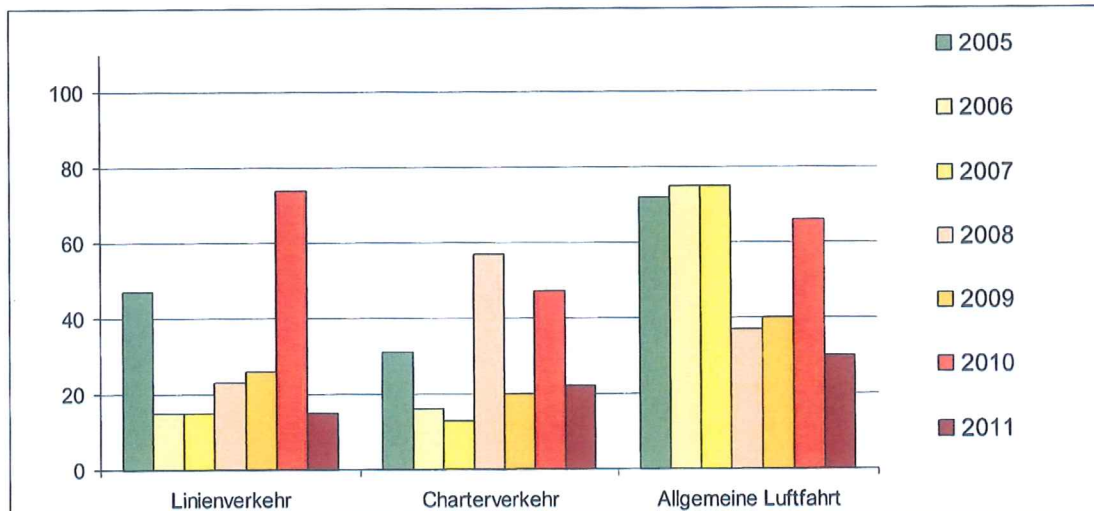
Flugbewegungen in den Sektoren 2002 bis 2011

In den vergangenen 10 Jahren blieben die Anteile der vier Sektoren im Wesentlichen unverändert. Die Zunahme der Flugbewegungen im 2011 (+ 14% im Vergleich zum Vorjahr) wurde prozentual gleichmässig auf alle Sektoren verteilt. Die

Benutzung der kurzen Ost-West-Piste verharrt seit 2005 auf tiefem Niveau. Eine Veränderung ist ohne Änderung des Flottenmixes nicht möglich.

4.2 Ausnahmegewilligungen

Die Flughafenbehörden können ausnahmsweise Starts und Landungen ausserhalb der Betriebszeiten³ bewilligen. Diese Bewilligungen sollen restriktiv und nur in begründeten Fällen erteilt werden.



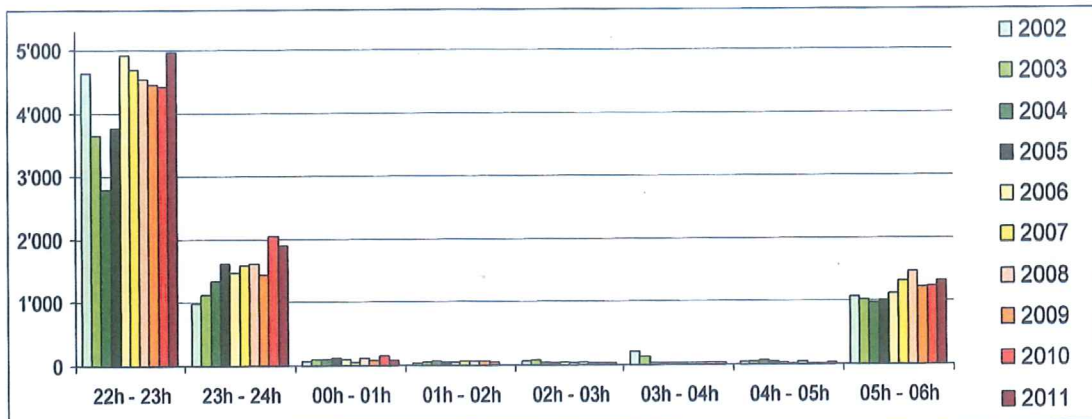
Benutzte Ausnahmegewilligungen pro Verkehrskategorie 2005 bis 2011

Im 2011 wurden nur wenige Ausnahmegewilligungen erteilt, 64% weniger als im Vorjahr. Ursache für diesen tiefen Wert sind die günstigeren Wetterbedingungen (nur wenige wetterbedingte Verspätungen) und stabilere Flugpläne der Verkehrsanbieter.

³ Am EAP gelten unterschiedliche Betriebszeiten für Linien-, Charterverkehr und die allgemeine Luftfahrt (insb. Flüge, die zur Wartung, zum Innenausbau, für besondere Anlässe [insb. Fussballspiele, Messen] zum EAP kommen sowie alle nicht-kommerziellen Flüge). Zusätzliche Einschränkungen gelten für laute Flugzeuge und Trainingsflüge. Die Details sind Umwelt-Bericht des EAP dargestellt.

4.3 Nachtflüge und Nordausrichtung

Als «Nachtflüge» werden Bewegungen zwischen 22 und 06 Uhr bezeichnet.



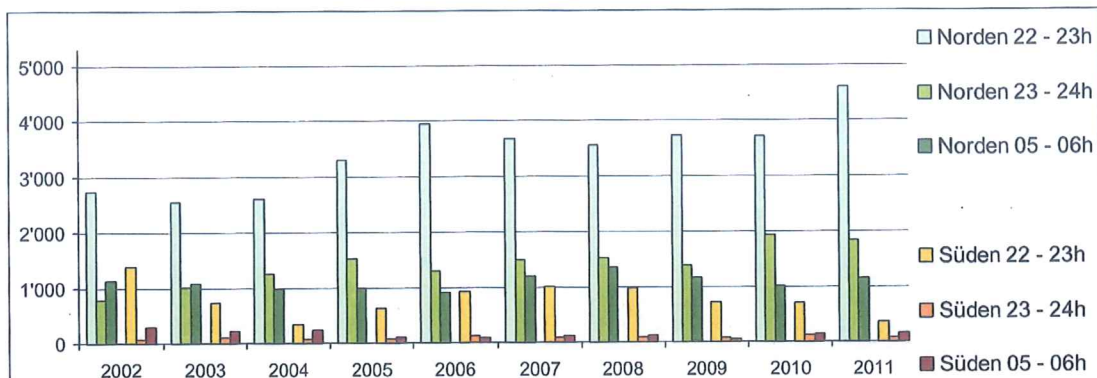
Nachtflugbewegungen 2002 bis 2011

In den vergangenen 10 Jahren haben die Nachtflugbewegungen leicht zugenommen. Im Vergleich zum Vorjahr betrug die Zunahme 5%. Ein Anstieg, der geringer als der Zuwachs der gesamten Flugbewegungen (+14%) ist. Der Hauptanteil der Zunahme entfällt auf die erste Nachtstunde. Ursache dafür ist v.a. die allgemeine Zunahme der Bewegungen. Einen Effekt haben die zusätzlichen am EAP stationierten Flugzeuge, die täglich drei oder vier Rotationen durchführen und deshalb die Randzeiten häufiger benutzen.

In der Kernsperrzeit zwischen 24 und 05 Uhr wurde mit 164 Bewegungen der tiefste Wert seit 10 Jahren erreicht; die Abnahme gegenüber dem Vorjahr beträgt 40%. In dieser Zeit verkehren praktisch ausschliesslich Such- und Rettungsflüge der REGA.

Festzustellen ist eine Verdoppelung der Bewegungen in der zweiten Nachtstunde in den vergangenen 10 Jahren. Für die FLK ist allerdings die Lärmentwicklung wesentlich und nicht die Zahl der Bewegungen (siehe dazu Seite 4, zweiter Absatz).

Aus Lärmschutzgründen werden in der Nacht soweit betrieblich möglich auch Starts über den Norden abgewickelt (geringere Bevölkerungsdichte).

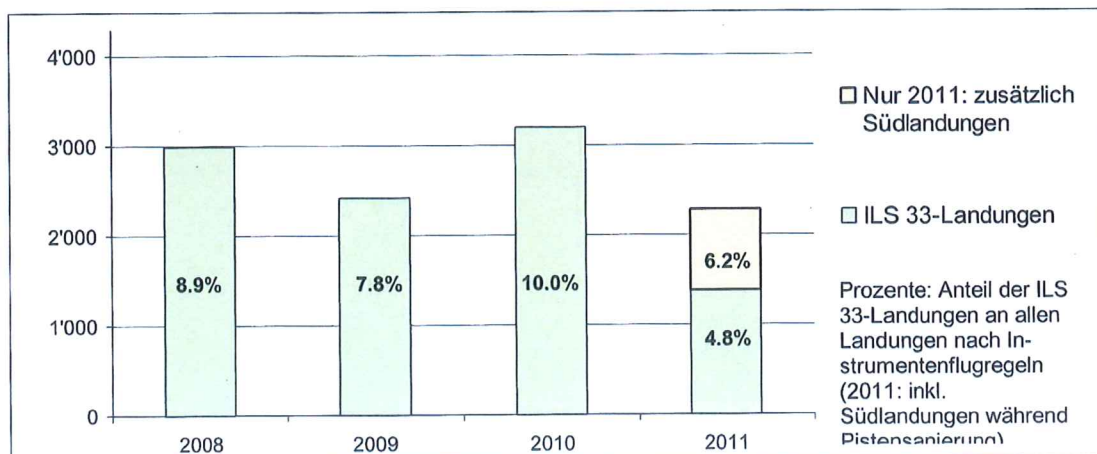


Nachtflygbewegungen Nord/Süd 2002 bis 2011

Die Nachtflüge finden hauptsächlich im Norden statt (84% bis 93%). Im Berichtsjahr wurde mit 93% der höchste Wert erreicht. Markant ist die Halbierung der Flüge im Süden zwischen 22 und 23 Uhr. Dies bewirkt eine erhebliche Lärmreduktion in den bevölkerungsreichen südlichen Gebieten.

4.4 ILS 33

Die Zivilluftfahrtbehörden haben die Benutzung des Instrumentenlandesystems auf Piste 33 (ILS 33) in einem Abkommen geregelt. Hauptziel dieses Abkommens ist die sichere Abwicklung der Landungen. Aus Lärmschutzgründen sollen die Flugzeuge hauptsächlich von Norden landen. Nur bei Nordwind über 5 Knoten dürfen Südlandungen, die über erheblich bevölkerungsreichere Gebiete erfolgen, stattfinden.



ILS 33-Landungen 2008 bis 2011

Mit 4.8% wurde im 2011 die tiefste Südlandequote seit Inbetriebnahme des ILS 33 registriert. Allerdings konnte das ILS 33 infolge der Pistensanierung nur während 10 Monaten benutzt werden. Werden alle Südlandungen berücksichtigt, beträgt die Südlandequote 6.2%.

Ursache für die tiefen Werte sind die weniger häufigen Nordwindlagen.

Es liegen der FLK keine Anhaltspunkte vor, welche auf eine Verletzung der Benutzungsbedingungen hindeuten.

Infolge der tiefen Benutzung des ILS 33 ist im Gegensatz zum Vorjahr keine vertiefte Analyse durch die Zivilluftfahrtbehörden erforderlich. Diese publizieren aber einen Bericht über die Benutzung des ILS 33.

Die Flugsicherung hat erneut bestätigt, dass das ILS 33 generell und besonders bei schlechten Wetterverhältnissen und gleichzeitigem Nordwind zur Verbesserung der Flugsicherheit beiträgt. In der Verkehrsabwicklung haben sich wie im Vorjahr keine besonderen Probleme gezeigt.

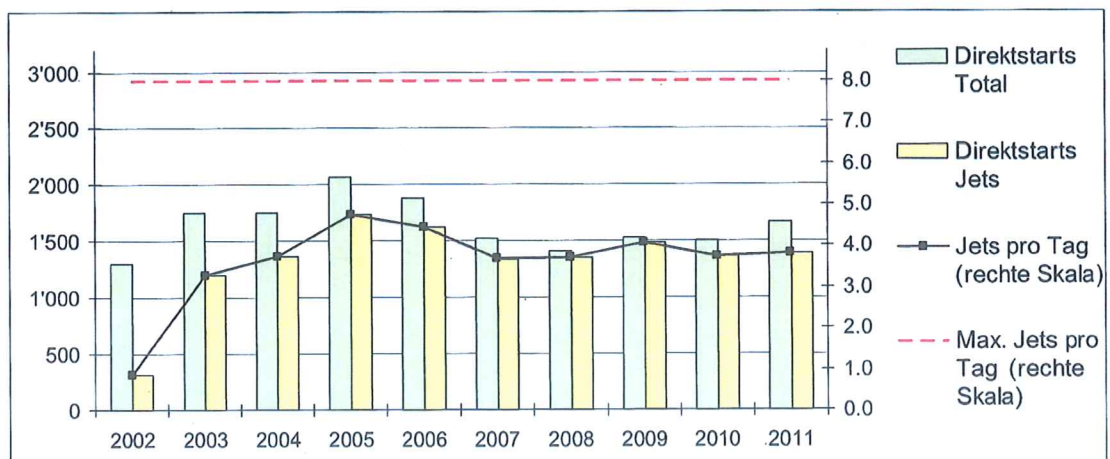
Die Flugsicherung hat die FLK darüber informiert, dass die technischen Anpassungen zur besseren und sicheren Steuerung des ILS 33 die Erwartungen erfüllen. Das heisst, dass das Pistenregime rascher umgestellt werden kann (Wechsel zwischen Nord- und Südlandungen). Dadurch konnte die Anzahl der Südlandungen nochmals reduziert werden.

Die Lärmimmissionen an den vom ILS 33 betroffenen Stationen Binningen und Basel-Neubad sind im 2011 spürbar zurück gegangen.

4.5 Direktstarts

Nach Süden startende Flugzeuge drehen in der Regel kurz nach dem Start nach Westen ab. Als Direktstarts werden Südstarts bezeichnet, welche die Westkurve nicht ausführen, sondern "direkt" nach Süden fliegen.

Direktstarts unterliegen besonderen Restriktionen, die für den Lärmschutz der darunter liegenden, dicht besiedelten Gebiete sowie aus Sicherheitsgründen erlassen wurden. Primär von Interesse ist die Beschränkung auf maximal 8 Jets pro Tag im Jahresdurchschnitt.



Direktstarts 2002 bis 2011

Seit 2004 sind die Jet-Direktstarts mit Werten um 4 pro Tag konstant. Im 2011 fanden durchschnittlich 3.8 Jet-Direktstarts pro Tag (Vorjahr: 3.7) statt. Dieser Wert liegt deutlich unter der gemäss Direktstartvereinbarung zulässigen Zahl von 8 Jet-Starts.

Einhaltung der weiteren Restriktionen:

- Mit Bewilligung des Towers fanden fünf Direktstarts ausserhalb der "Betriebszeit" von 07 bis 22 Uhr statt. Die Bewilligungen wurden aus Sicherheitsgründen erteilt (besondere Wetterbedingungen, Verkehrstrennung).
- Die lärmässige Limite wurde bei zwei Starts überschritten. Diese Verstösse wurden der französischen Fluglärmkontrollbehörde (ACNUSA) gemeldet. Liegt ein Fehlverhalten vor, werden die Airlines gebüsst.

4.6 Abweisung der im Flugplan nicht vorgesehenen Flüge zwischen 23 und 06 Uhr

Der EAP hat im November 2010 vier neue Lärmschutzmassnahmen beschlossen und davon eine sofort in Kraft gesetzt⁴: Starts und Landungen von nicht im Flugplan des EAP vorgesehenen Flügen werden zwischen 23 und 06 Uhr abgelehnt (sofern es sich nicht um Notfälle handelt). Diese Massnahme steht im Zusammenhang mit Befürchtungen, die verkürzten Betriebszeiten von Zürich-Kloten würden zu vermehrten Umleitungen nach Basel-Mulhouse führen.

Diese Massnahme wurde vollumfänglich durchgesetzt: Im 2011 fanden keine Flüge zwischen 23 und 06 Uhr statt, die nicht im Flugplan vorgesehen waren.

4.7 Bewertung

Sämtliche Lärmschutzbestimmungen des EAP wurden eingehalten. Besonders positiv sind die nochmals gesteigerte Nordausrichtung in der Nacht, die rückläufigen Ausnahmegewilligungen und die geringen Bewegungen in der Kernsperrzeit (jeweils Rekordwerte im 2011). Dieses positive Ergebnis ist angesichts der deutlichen Zunahme der Flugbewegungen ein Zeichen für die Stabilität des gesamten Verkehrssystems sowie für das Engagement der Flughafenbehörden, den Verkehr möglichst umweltverträglich abzuwickeln.

⁴ Zu den drei weiteren Lärmschutzmassnahmen, die der EAP im November 2010 bekannt gegeben hat, siehe nachfolgende Seite, Ziffer 5.1.

5. Prüfung neuer Lärmschutzmassnahmen

5.1 Angekündigte Lärmschutzmassnahmen

Der EAP hat im November 2010 vier neue Lärmschutzmassnahmen bekannt gegeben. Eine wurde sofort umgesetzt⁵, die anderen sollen schrittweise in den Jahren 2012 bis 2013 umgesetzt werden.

Die Gebührenerhöhung wurde in einem ersten Schritt im Tarif 2011 berücksichtigt, weitere Anhebungen folgen 2012 und 2013. Die Arbeiten an der Wirkungsanalyse starteten im 2011.

Zur Verschärfung des bestehenden Start- und Landeverbots zwischen 22 und 06 Uhr und zum Verbot lauter Flugzeuge an Sonntagen und französisch-schweizerischen Feiertagen vor 09 und nach 22 Uhr werden die betroffenen Airlines und die Anrainerverbände gemäss der EU-Richtlinie 2002/30/EG angehört. Das Verfahren zur Aufnahme in die vom französischen Verkehrsminister zu erlassende Betriebsordnung für den EAP (Arrêté ministeriel) wurde lanciert.

5.2 Vermehrte Direktstarts

Geradeaus startende Flugzeuge verursachen weniger Lärm als Kurvenabflüge, weil die Dauer des Überflugs kürzer ist und die Flugzeuge schneller an Höhe gewinnen. Da eine solche Lärmreduktion grundsätzlich dem Auftrag der FLK entsprechen würde, hat sich die Kommission damit auseinandergesetzt.

Zum Verständnis lohnt sich ein Blick zurück: Bis 1991 fanden keine Direktstarts statt. 1991 beschloss der Flughafenverwaltungsrat auf Druck der französischen Gemeinden, Direktstarts einzuführen. In einer Vereinbarung wurden als Kompromiss höchstens 6 Direktstarts von Jets pro Tag im Jahresdurchschnitt festgelegt. Die damals häufigen Turboprop-Maschinen wurden ausgeklammert. Aufgrund der veränderten Verhältnisse (Wachstum Crossair) wurde die Regelung im Jahre 1998 geändert und die zulässige Anzahl auf durchschnittlich 8 Jet-Direktstarts pro Tag heraufgesetzt. Die erneuerte Vereinbarung wurde vom Direktor des Flughafens, von Mitgliedern der Regierungen von Basel-Stadt und Basel-Landschaft, vom Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt sowie vom Vorsitzenden der Schweizer Delegation des Flughafenverwaltungsrats unterzeichnet. Der binationale Verwaltungsrat des Flughafens hat sich im April 1998 für die Vereinbarung ausgesprochen.

Die FLK stellt zur vermehrten Benutzung der Direktstartrouten fest:

- Eine Lärmreduktion durch vermehrte Direktstarts erscheint plausibel, müsste aber noch verifiziert werden.

⁵ Siehe vorherige Seite, Ziffer 4.6.

- Das Potenzial der Direktstarttrouten ist beschränkt. Direkt startende Flugzeuge müssen die Jurahöhen sicher überfliegen und deshalb rasch steigen können. Zudem sind nur bestimmte Destinationen für Direktstarts geeignet. Bei andern müssten lange Umwege geflogen resp. viele Luftstrassen überquert werden. Unter den aktuellen Gegebenheiten wären maximal 9 Direktstarts pro Tag möglich.
- Vermehrte Direktstarts brächten eine wahrnehmbare Erhöhung des Lärms unter der Direktstartroute, die im Wesentlichen identisch ist mit der ILS 33-Landeroute. Die entsprechende Lärmreduktion auf den entlasteten Routen hingegen wäre aber kaum wahrnehmbar. Eine derartige Lärmumverteilung steht im Widerspruch zu den Zielsetzungen der FLK. Ob eine Mehrbelastung in den ILS 33-Gebieten politisch opportun ist, ist fraglich.

6. Gesamtwürdigung

Der Fluglärm blieb 2011 verglichen mit dem Vorjahr, aber auch über die letzten zehn Jahre im Wesentlichen gleich.

Wetterbedingt fanden 2011 deutlich weniger Südlandungen statt als im Vorjahr. Die Wettersituation ist allerdings unbeständig, weshalb die Südlandungen auch wieder zunehmen können.

Die Fluglärm-Beschwerden aus der Schweiz sind im 2011 stark zurückgegangen. Diese Entwicklung ist wohl auf die geringere Benutzung des ILS 33 zurückzuführen. Die Beschwerden aus Frankreich haben sich nahezu verdoppelt, die Zahl der Beschwerdeführer ist aber konstant geblieben.

Die Verteilung des Fluglärms ergibt sich aus den primär auf höchste Sicherheit ausgerichteten Betriebsvorschriften, in zweiter Linie wird auch die Anzahl der betroffenen Personen berücksichtigt, wobei die Landesgrenzen keine Rolle spielen dürfen.

Die Bevölkerung ist in unterschiedlichem Mass von Fluglärm betroffen. Am stärksten ist sie es nahe beim Flughafen und unter den Lande- und Starttrouten. Hier fühlt sich ein Teil der Bevölkerung im Wohlbefinden gestört. Allerdings werden die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte eingehalten.

Der Konflikt zwischen dem berechtigten Wunsch nach Schutz vor Lärm und dem wirtschaftlichen Interesse an guten Flugverbindungen besteht; er ist durch die Zustimmung zum Bau des Flughafens implizit politisch akzeptiert worden.

Die FLK hat festgestellt, dass die politisch ausgehandelten Abmachungen zwischen der Schweiz und Frankreich betreffend das Betriebssystem eingehalten sind sowie die Umsetzung der angekündigten Lärmschutzmassnahmen eingeleitet ist.

Mit der Forderung nach einer Reduktion der Betriebszeiten hat sich die FLK bereits im 2010 vertieft auseinander gesetzt und ausführlich Stellung genommen.

Im engen Sicherheitskorsett ist das Flugregime des EAP bereits weitgehend lärm-optimiert. Die FLK sondiert und prüft unter diesen Rahmenbedingungen weiterhin zusätzliche Lärmschutzmassnahmen.

Basel, 30. März 2012